

Moto revue

HEBDOMADAIRE
Tous les Samedis
LE NUMERO :
30 frs

DOUBLE PISTON



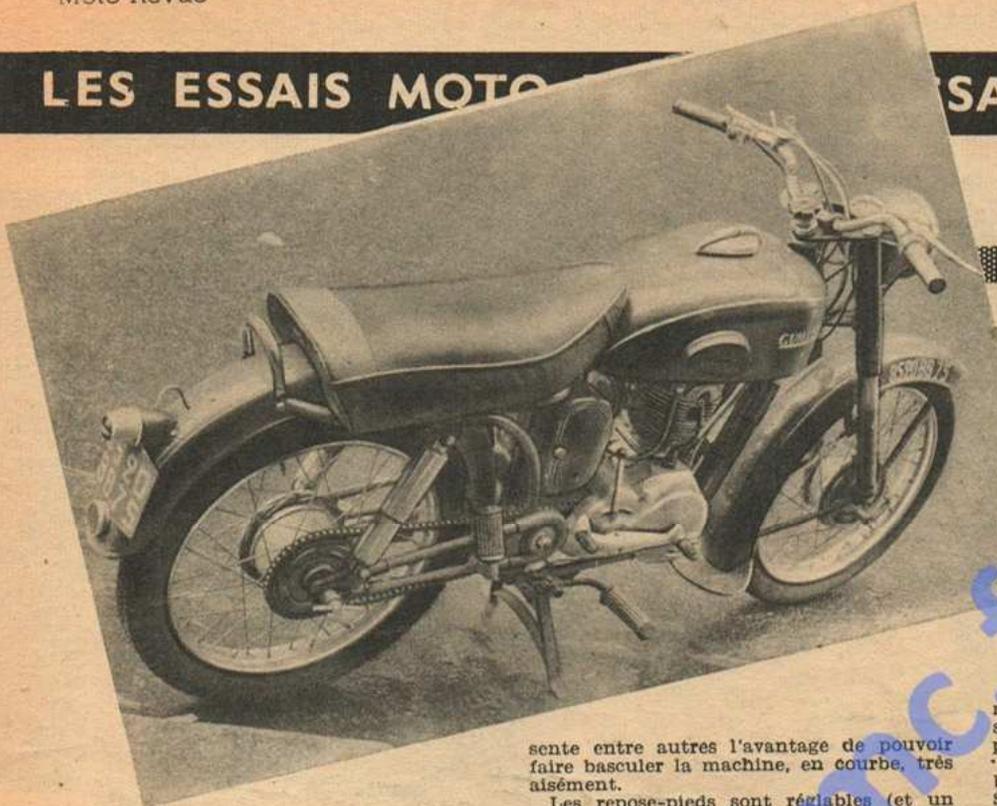
TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C.C. POSTAL : 297-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Attention... prêt... partez !...
Chronométrage des performances de la 175 Guiller Sport. (Essai page 617).

LES ESSAIS MOTO

SAIS MOTO-REVUE



La 175 cmc.

GUILLER

SPORT

Grande selle biplace
et réservoir trapu,
deux traits caracté-
ristiques de la Guillier
Sport.

Il y a un an environ, notre service d'essais prenait possession d'une 175 Guillier Sport, ou plus exactement du prototype exposé au Salon. L'essai, à l'époque, n'avait guère été concluant, en ce qui concerne la partie moteur, car ce dernier étant un 175 AMC standard, s'accommodait fort mal d'une démultiplication trop longue. Aussi était-il dans nos intentions de faire un nouvel essai de cette machine, dont la conception de la partie cycle et la présentation en font une de nos plus modernes productions nationales.

Le premier contact avec la Guillier Sport est sympathique.

Le moteur, qu'il faut éviter de noyer, part facilement, avance plein retard.

Toutefois, en toute objectivité, signalons un défaut inhérent à bien des bloc-moteurs, la tension correcte de l'embrayage. Celui-ci, bien qu'assez dur à manœuvrer, n'en patine pas moins en première, si l'on cherche à démarrer sec. De même lors des mises en route matinales, il arrive que l'effort exercé sur le kick ne soit pas transmis à l'équipage alternatif, l'embrayage patinant. Dans ce cas, passez la seconde, reculez la machine jusqu'au temps moteur compression (technique utilisée pour les démarrages en compétition) et démarrez à la poussette, si vous en avez l'habitude, ou bien remettez au point mort et servez-vous du kick. Le départ sera facile, car avant d'attaquer la compression, votre vilebrequin aura fait près de 2 tours, et aura une force d'inertie suffisante pour passer à nouveau la compression. Ce patinage de l'embrayage a disparu sur les derniers modèles, la « Sport » que nous avions à l'essai étant l'une des premières sorties.

Le moteur étant en semi-échappement libre, le son est « jeune » et donnera à de nombreux possesseurs un complexe de supériorité de pilote compétition !...

La position en selle est assez particulière. La selle biplace Aurora du modèle essayé, était heureusement moins large que celle du prototype. Elle donne une position au pilote assez haute, qui pré-

sente entre autres l'avantage de pouvoir faire basculer la machine, en courbe, très aisément.

Les repose-pieds sont réglables (et un peu fragiles), mais si vous voulez vous courber sur la machine, utilisez les repose-pieds passagers, qui permettent une position moins fatigante des jambes.

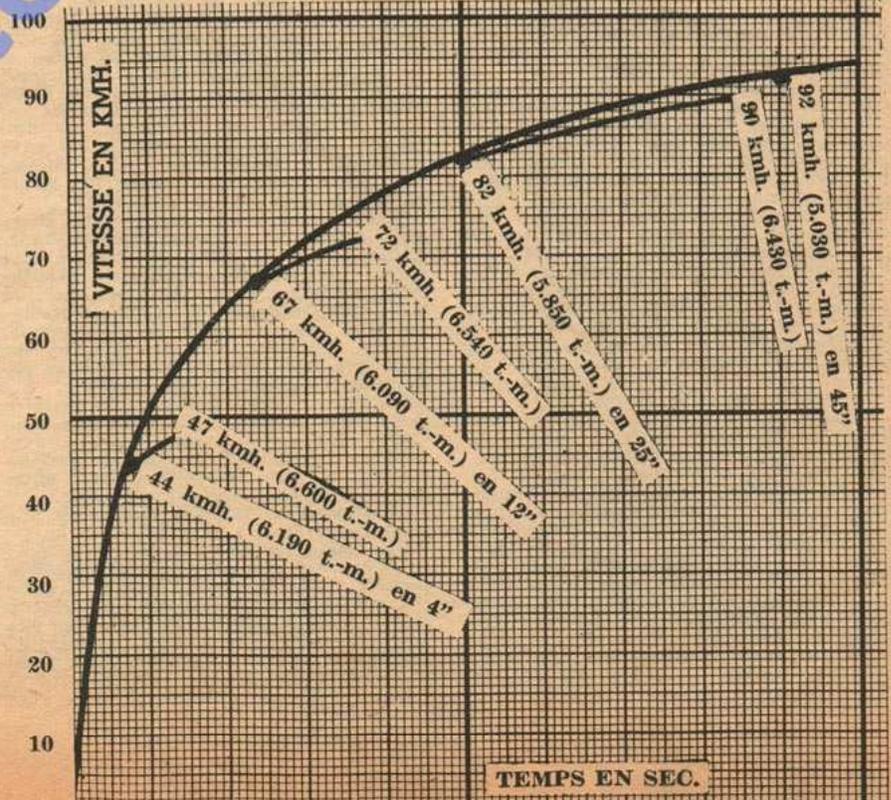
Enfin, le guidon, d'une belle présentation, et d'une largeur correcte, gagnerait à être remplacé par un autre modèle d'un dessin plaçant les poignées un peu plus bas et légèrement plus en avant. La position serait ainsi plus sport, et pas plus fatigante, car l'emploi d'une selle biplace, outre son meilleur incomparable, a l'avantage de permettre de varier la position du pilote (plus ou moins en avant), ce qui sera appréciable sur longs parcours.

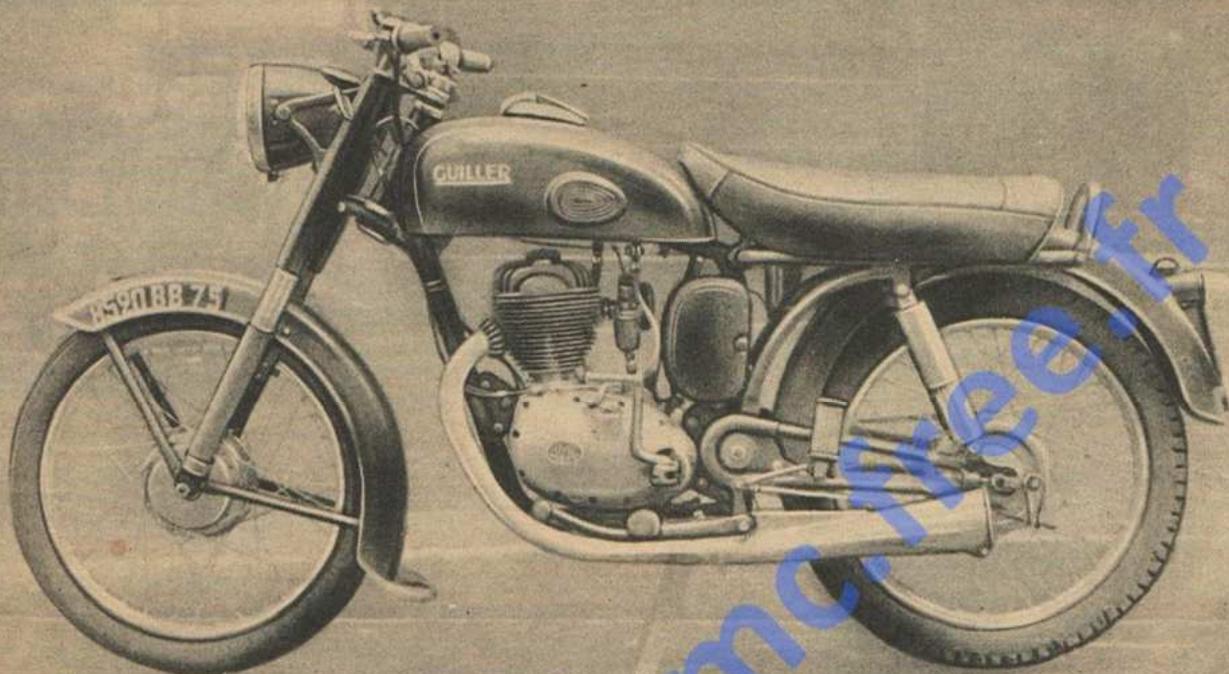
Enfin, puisque Guillier réalise lui-même ses réservoirs, qu'il soit persuadé qu'un

modèle avec évidements pour les genoux serait accueilli avec une réelle satisfaction par tous les usagers.

Les premiers kilomètres dans Paris et banlieue nous ont agréablement surpris. Sélecteur précis. Seule la remise au point mort nécessite de jeter un coup d'œil sur l'indicateur de position. Première bien calculée, qui permet, sans forcer, d'atteindre 40 kmh., deuxième nerveuse et surtout assez longue, qui vous tirera à 60 kmh., puis une troisième très proche de la seconde, ce qui vous permet de vous amuser à rétrograder 3°, 2° assez rapidement. La troisième, en outre, est un rapport où l'on conserve encore une accélération franche, et permet d'atteindre, en conduite normale, 80, 85 kmh.

Par contre, la 4° est manifestement trop longue, et ferait songer à certaines surmultipliées que l'on rencontre sur les automobiles. Dès que l'on passe ce rapport, le moteur « s'assoie » quelque peu





La 175 Guiller Sport côté distribution.

et ne prend que très lentement son régime. De même, à la première montée la 3^e s'avère nécessaire.

L'avantage de cette démultiplication est de permettre sur les routes peu accidentées de maintenir 85-90 kmh. pour un régime moteur modéré, d'où faible consommation et moindre usure. Si vous voulez conduire « sport », vous avez 1^{re}, 2^e et une 3^e qui s'affole après 90 kmh. Ce sera donc amplement suffisant pour nombre de possesseurs et surtout ne perdons pas de vue que nous ne possédons que 175 cmc. de cylindre.

Cependant, il faut préciser que la machine de notre essai possédait une démultiplication finale de 18x42, alors que de série le constructeur monte 17x42. Logiquement, les accélérations seront donc plus franches encore sur tous les rapports, et principalement sur la 4^e, où le besoin s'en faisait sentir. Toutefois aux environs de 100 kmh., le moteur tourne plus rapidement, 6.000 t.-m. contre 5.500 t.-m. avec les 18 dents en sortie de boîte.

Afin d'utiliser au mieux la courbe de puissance du moteur, la démultiplication de série est parfaite. Une dent de plus à la sortie de boîte ne peut se justifier que si l'on roule presque continuellement en pleine, ou la machine peu chargée (pilote seul, et de poids moyen).

Enfin, une machine de cette cylindrée possédant des freins efficaces ! A l'avant comme à l'arrière, des moyeux-freins centraux en dural et flasque en tôle, de 155 mm de diamètre, d'une puissance remarquable. Cela était indispensable pour une machine à caractère sportif, et félicitons Guiller pour ce choix judicieux. Le frein arrière, bien que nous ne l'utilisions que fort rarement, est particulièrement efficace, la pédale de commande bien située permet à la pointe du pied de doser correctement son effort. Cela est indispensable, car ce frein est d'une telle puissance, que, pour un faible déplacement de la pédale, la roue arrière se bloque.

Aussi méfiance. Agissez avec douceur sur ce frein. Côté suspension, la fourche oscillante arrière s'est montrée beaucoup plus efficace que sur les premiers modèles. Toutefois, à deux, elle talonne dans les cas extrêmes, car si le tarage des ressorts semble correct, par contre la longueur de débattement est un peu faible. Renseignements pris auprès de l'agent, ce défaut est maintenant corrigé. A l'avant, nous trouvons une fourche télescopique Fortin. Cette marque sera pour beaucoup une nouvelle connaissance. En effet, il n'y a que quelques mois que Fortin réalise des télescopiques pour Guiller. 10.000 exemplaires sont déjà en circulation.

Cette fourche se caractérise par une grande sensibilité à la viscosité et à la quantité d'huile employée. Par ce moyen un modèle peut être souple ou ferme suivant le désir de son possesseur.

Voilà un point intéressant. Cette fourche possédait un amortisseur hydraulique, à clapets sur les premiers modèles, par simple trou calibré actuellement. Toutefois, pour la prochaine 250 Super-Sport de la marque, Guiller reviendra vraisemblablement au premier modèle de télescopique.

Enfin, signalons que cette fourche est d'un prix assez bas, grâce à l'usinage réduit au minimum qu'elle nécessite.

Fortin utilise des matériaux de premier choix (tubes aviation, etc...), et exige une coulée des pièces... sans bavures, d'où usinage insignifiant. Les bagues sont en céloron, matière plastique utilisée entre autres pour faire des engrenages !...

Question maniabilité, la Guiller est une machine agréable à piloter.

Une fois que vous aurez trouvé un centre correct sur votre selle biplace (la position optimum variant suivant la taille et le poids du pilote) vous basculerez à plaisir dans les courbes. Veillez à une pression correcte de la roue arrière (variant de 1 kg 5 à 2 kgs suivant le poids transporté), car un pneu légèrement dégonflé, joint au mouvement de la sus-

pension arrière, vous procurera en courtes, prises assez rapidement, une impression de flottement.

La dernière partie de notre essai portait, comme à chaque fois, sur les vitesses maxima et accélérations.

Les résultats suivants furent obtenus avec le réglage carburateur d'origine, du super-carburant et une bougie Floquet 14 F 2R (très froide, 240 environ).

En 1^{re} 44 kmh. (6.190 t.-m) en 4^e.

En 2^e 67 kmh. (6.090 t.-m.) en 12^e.

En 3^e 82 kmh. (5.850 t.-m.) en 25^e (pilote couché).

En 4^e 92 kmh. (5.030 t.-m.) en 47^e (pilote couché).

Ces accélérations sont celles que l'on obtient en conduisant d'une manière sport, mais sans plus. Par contre, en demandant le maximum au moteur, les vitesses suivantes peuvent être atteintes :

1^{re} 45 kmh. (6.325 t.-m.) ; 2^e 70 kmh. (6.350 t.-m.) ; 3^e 90 kmh. (6.430 t.-m.) ; 4^e 100 kmh. (5.470 t.-m.).

Ces résultats ont été obtenus avec le 175 AMC classique, c'est-à-dire développant 8 CV 5. Le moteur Bol d'Or, donné pour 11 CV, n'est monté qu'à la demande, et donne un gain d'accélération et de puissance étonnant (nécessité de rapports encore plus courts).

Passons maintenant en revue quelques détails qui rendent une machine agréable : une béquille centrale, d'un dessin pourtant classique, mais d'un emploi aisé et demandant un effort minime — une poignée arrière chromée, qui sera bien utile pour déplacer la machine — deux coffres à outils, deux robinets d'essence dont un pourrait faire office de robinet de réserve, etc...

En somme une machine très agréable, que les constructeurs ne cessent d'améliorer. Au prochain Salon, la Sport sera encore plus attrayante et surtout allégée.

Un nouvel essai de ce prochain modèle, et avec le moteur Bol d'Or, s'impose.

C. REY

lesmoteursamc.free.fr